Vraag 1: Voor een paar euro ga je toch niet de moeite nemen om naar een ander vliegveld te reizen om vandaar het vliegtuig te nemen?

Antwoord kort en bondig: inderdaad, de meeste mensen niet, maar wel een handje vol.

Ter toelichting: het is wel degelijk zo dat een paar passagiers (zie mijn elasticiteitsrekenvoorbeelden) een ander vliegveld kiezen of gewoon helemaal iets anders kiezen. Elke potentiele reiziger heeft zo zijn eigen motieven en eigen omstandigheden en die paar Euro's vormen voor sommigen net de druppel die de emmer doet overlopen om voor een alternatief te kiezen. Een paar voorbeelden uit de ontelbare alternatieven. Een gezin van vier neemt toch maar de auto naar Carcassone, dan hoeven ze daar ook geen auto te huren. Of toch maar die nieuwe wasautomaat omdat de oude op instorten staat. Hoe dan ook, bij een prijselastisch product als vliegreizen zal er *altijd* bij een ticketprijsverhoging, hoe klein ook, een vraagreactie in de zeer diverse groep van potentiele reizigers optreden. Zie de rekenvoorbeelden uit het elasticiteitenverhaal.

Vraag 2: En als het al zo zijn dat een paar reizigers dat wel doen (afhaken) bij een kleine prijsverhoging, dan zijn er toch genoeg nieuwe reizigers die die stoelen toch wel weer vullen?

Antwoord kort en bondig: nee dat is niet het geval. Een luchtvaartmaatschappij had allang gemerkt wanneer de vraag naar zijn vliegreis er per saldo niet minder op wordt (afhakers vervangen door nieuwkomers) bij een beperkte prijsverhoging. Die prijsverhoging zou hij al veel eerder hebben doorgevoerd.

Ter toelichting, een luchtvaartmaatschappij past voortdurend de ticketprijs aan de vraag aan. Kijk maar naar de dagelijkse prijsverschillen op de website van Ryanair of Transavia. Daarmee probeert die maatschappij een zo hoog mogelijke omzet (prijs x aantal tickets) te halen. Is zijn prijs te hoog dan verkoopt hij te weinig tickets, is zijn prijs te laag dan dreigt overboeking. In beide gevallen snijdt hij zich in de vingers met een te lage omzet. Dat luistert dus allemaal heel nauw bij een gemiddelde winstmarge van niet meer dan €900 per vlucht, zie M3). Die continue prijsafstemming doet hij op basis van zijn jarenlang ervaring met het boekingsgedrag van de passagiers. De resulterende ticketprijs van het moment weerspiegelt precies de belangstelling die op dat moment voor die vlucht bestaat. Nieuwkomers ter vervanging van de afhakers zijn een illusie.

Vraag 3: Mensen kiezen de luchthaven vanwege de bestemming die aangevlogen wordt. Je kunt alleen uitwijken als er een luchthaven in de buurt is die die bestemming ook aanbiedt. Is dat bij het inmiddels uitgebreide bestemmingenpakket wel aan de orde voor al die bestemmingen?

Antwoord kort en bondig: stelling is in zijn algemeenheid onjuist. Unieke bestemmingen, als ze al bestaan, zijn bijna nooit echt uniek. Een aanmerkelijk aantal reizigers kan toch een andere luchthaven kiezen.

Ter toelichting: reizigers die voor een en dezelfde bestemming de keuze hebben tussen twee of meer luchthavens in de buurt, zullen doorgaans die luchthaven kiezen die het dichtst bij hun vertrekadres ligt, even ervan uitgaande dat de verschillen in ticketprijzen verwaarloosbaar zijn.

Nu het geval, dat er sprake is van een unieke bestemming, die alleen op Eindhoven wordt aangeboden. Of dat feitelijk het geval is, zou moeten blijken uit een vergelijking van het bestemmingenpakket van Eindhoven Airport met dat van Weeze, Schiphol, Rotterdam, Zaventem, Charleroi en Maastricht. Zo'n vergelijking kan iedereen maken die toegang tot internet heeft en wellicht wordt er sporadisch zo'n bestemming gevonden. De tijd ontbreekt in deze notitie om daadwerkelijk vast te stellen of er sprake is van een of meer unieke bestemmingen vanaf Eindhoven. De indruk bestaat in elk geval dat alle bestemmingen die Transavia aanbiedt ook op een of meer van de andere zes luchthavens worden aangeboden. Wellicht dat er een paar (op één hand te tellen) bestemmingen, die door andere maatschappijen op Eindhoven Airport worden aangeboden, op het eerste gezicht als uniek bestempeld kunnen worden. Echter, dan gaat het om maatschappijen die geen reden geven tot uitwijken omdat zij niet met een kostenverhoging worden geconfronteerd vanwege een inkrimping van het openingsvenster op Eindhoven. Dat geldt alleen voor Transavia.

Stel echter dat er toch in zo'n vergelijking van de bestemmingenpakketten tussen de zeven luchthavens een unieke bestemming van Transavia op Eindhoven Airport kan worden gevonden. Zelfs dan hoeft dat niet een echt unieke bestemming te zijn. Neem bijvoorbeeld Bergamo dat wel vanaf Eindhoven Airport aangeboden wordt maar niet vanaf Schiphol. Kiest iemand die in Heemstede woont dus voor Eindhoven Airport? Nee, die gaat proefondervindelijk toch naar Schiphol, want hij kan daar kiezen uit vier dagelijkse vluchten naar Milaan. Met de trein is hij in een half uurtje van Milaan in Bergamo. Kortom, de 'captivity' of gebondenheid aan een luchthaven vanwege een unieke bestemming is in veel gevallen toch niet zo uniek. Er blijken vaak keuze-alternatieven via naburige luchthavens mogelijk.

Stel dat er toch sprake is van een unieke bestemming vanaf Eindhoven. Neem bijvoorbeeld het eiland Kos in Griekenland (wat feitelijk allerminst het geval is.). In de perceptie van vakantieganger blijkt zo'n unieke bestemming doorgaans helemaal niet uniek te zijn. Bodrum aan de Turkse kant is maar een paar kilometer verderop en misschien is Antalya ook wel een alternatief.
Dat geldt ook voor weekend stedentrips. Voor veel vakantiegangers is Barcelona makkelijk inwisselbaar met Sevilla, en Praag met Budapest, en Londen met Parijs, of zelfs allemaal met elkaar. Kortom, unieke bestemmingen volgens de dienstregeling zijn in de perceptie van veel vakantiegangers helemaal niet uniek. Zij concurreren met andere bestemmingen die op andere luchthavens worden aangeboden. Dus zelfs in het geval van een volgens de dienstregeling unieke bestemming zal bij een prijsverhoging toch een vraagreactie optreden. Je kunt dan bijvoorbeeld denken aan mensen die wat dichter bij Rotterdam wonen en die die 'unieke' bestemming vanaf Eindhoven gewoon inwisselen voor iets soortgelijks vanaf Rotterdam Airport. Kortom, zelfs bij unieke bestemmingen zie je toch bij prijsverhogingen vraagreacties bij de vakantiegangers optreden omdat een aantal daarvan helemaal niet per definitie aan Eindhoven Airport gebonden is.

Jaap de Wit
Heemstede, 26 mei 2015